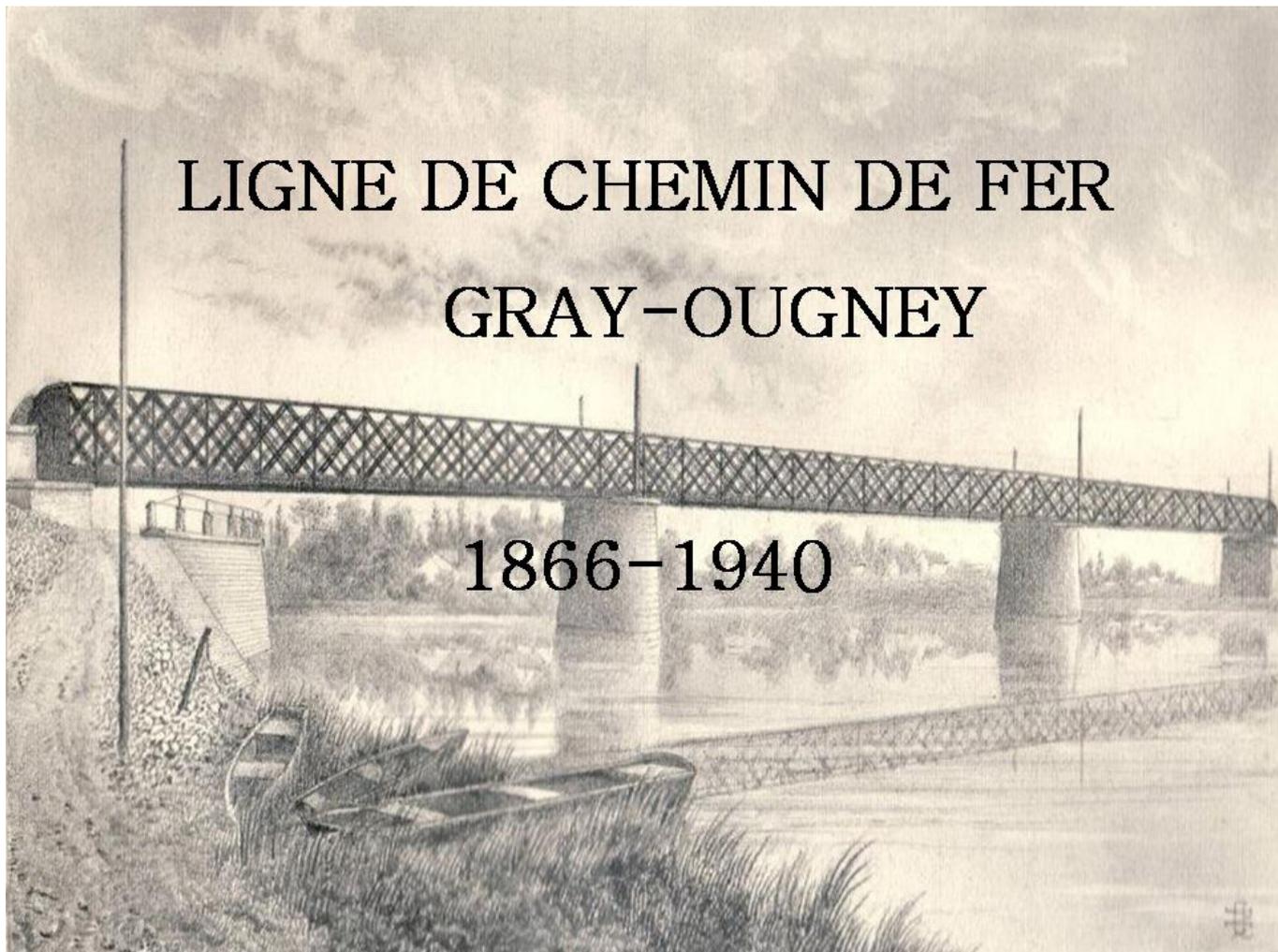


LIGNE DE CHEMIN DE FER
GRAY-OUGNEY

1866-1940



OBJECTIF : RELIER LANGRES A BESANCON

A la fin des années 1850, l'idée de la construction d'une ligne de chemin de fer reliant les deux places fortes de Langres et Besançon, s'impose. Si le passage par Gray ne fait aucun doute, la suite du parcours est soumise à un débat dans lequel deux hypothèses de trajet s'affrontent.

Le chemin de fer de Gray à Besançon doit avoir pour conséquence immédiate de relier les deux places fortes de Besançon et de Langres, d'ouvrir une voie plus directe pour les relations entre le département du Doubs, une partie de la Suisse et Paris.

L'embranchement d'Ougney a un but d'actualité, celui de favoriser d'une manière toute spéciale l'industrie minière et métallurgique de l'arrondissement de Gray, partie du Doubs et du Jura, qui se résume dans l'exploitation des forges de Fraisans. Il importait, en effet, pour remplir les données du programme impérial, de mettre à même ces importants établissements industriels, connus sous la dénomination de Société des forges de Franche-Comté, de fabriquer à bon marché, en leur facilitant leurs approvisionnements en houille, en minerais, et l'écoulement de leurs produits.

Par une heureuse combinaison, le parcours de la ligne principale et de l'embranchement doit être commun sur une partie de la longueur, mais la compagnie n'est point encore fixée sur la direction à adopter. Le tracé entre Gray et Besançon devait passer par Cugney, Avrigney et Marnay. Dans l'opinion de l'ingénieur auteur des premières études, il serait nécessaire de le faire infléchir, à partir de Gray, vers Montagney et Sornay, pour faciliter la réunion dont il vient d'être parlé.

Le Conseil général voudra bien examiner s'il y a lieu, au point de vue des intérêts du département, d'émettre un vœu sur cette question de tracé.

Les raisons industrielles l'emportent et le tronçon Gray –Ougney est retenu. Dès lors l'enquête d'utilité publique peut débiter.

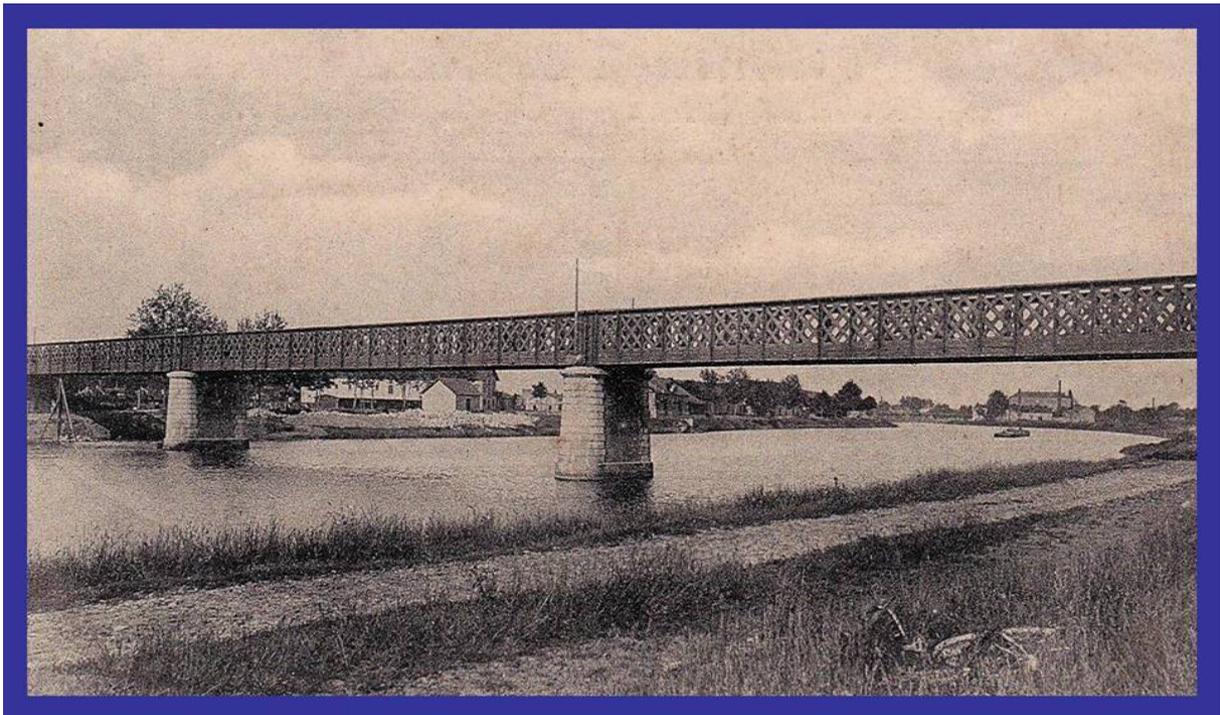
Chemin de fer de Gray à Fraisans par Ougney. — L'enquête d'utilité publique, pour déterminer le tracé de cette ligne, ayant eu lieu récemment et le dossier n'ayant été adressé à Son Exc. M. le Ministre des travaux publics que le 2 août dernier, la 2^e commission exprime le vœu que la réduction de parcours demandée soit opérée ; que l'enquête d'utilité publique se fasse sur toute la longueur de la ligne de Gray à Besançon, au lieu de se faire par fractions, et qu'on prononce la déclaration d'utilité publique pour l'ensemble de la ligne, et non par tronçons.

Délibération du Conseil général de Haute Saône 1861.

Le premier défi technique du trajet définitif sera de traverser la Saône. Pour ce faire la société concessionnaire : Paris Lyon Méditerranée devra jeter entre les deux rives un pont qui atteindra un développement final de cent trente mètres.

Chemin de fer de Gray à Besançon et à Ougney. — Le projet de chemin de fer présenté par la compagnie concessionnaire pour le tracé définitif de la section comprise entre Gray et Ougney, d'une longueur de 27 kilomètres, a été approuvé par décision ministérielle du 23 juin dernier. Le tracé, partant de la ligne d'Auxonne à la sortie de la gare de Gray, franchit la vallée de la Saône entre les villages de Gray-la-Ville et Velet au moyen d'un pont métallique de 130 mètres d'ouverture; de là il se dirige vers Champvans, Valay, en s'infléchissant sur Montagney, et y laisse des stations; puis il passe la rivière de l'Ognon, près de l'abbaye d'Acœy, sur un pont en maçonnerie de 64 mètres de débouché, qui le conduit à Ougney et La Barre.

Délibération du Conseil général de Haute Saône 1863.



Le pont terminé vu depuis la rive du hameau d'Essertey.

Toutes les autorisations ayant été données, les terrains ayant pu être achetés sans causer de problèmes majeurs, les travaux pouvaient débiter. Le délai d'achèvement de la portion Gray Ougney fût fixé au premier février 1866.

Chemins de fer. — La situation des études et des travaux des chemins de fer intéressant le département nous est donnée par le rapport de M. l'ingénieur en chef du contrôle, que M. le Préfet nous a communiqué.

Il résulte de ce rapport que la ligne de Gray à Besançon est en cours d'exécution entre Gray et Montagny. Une grande partie des terrains ayant pu être acquis à l'amiable, les entrepreneurs ont installé des ateliers de terrassement sur plusieurs points. Les approvisionnements du matériel fixe sont commencés dans la gare de Gray, mais aucun projet n'est encore présenté pour les ouvrages d'art. Cette ligne a été concédée à la compagnie de Lyon à la Méditerranée par le décret du 1^{er} février 1862. Un délai de huit années ayant été accordé, la ligne devra être ouverte sur toute la longueur en 1870. Sur la partie comprise entre Gray et le point de raccordement de la ligne d'Ougney, le délai accordé n'étant que de quatre années, cette partie de la ligne devra être terminée le 1^{er} février 1866.

Le raccordement de la ligne d'Ougney avec le chemin de fer de Gray à Besançon, a été concédé le 1^{er} février 1862. Le projet définitif a été approuvé le 23 juin 1863, et les travaux doivent être achevés le 1^{er} février 1866.

1865 POINT SUR L'AVANCEMENT DES TRAVAUX

Les terrassements sont quasiment achevés, les ouvrages d'art sont en bonne voie. Les gares sortent de terre...

Il reste à construire, pour compléter notre réseau des voies de fer concédées,

La ligne de Gray à Besançon, avec embranchement sur Ougney-Fraisans, et la ligne de Vesoul à Besançon.

On exécute les travaux de la première de ces lignes entre Gray et Ougney; les terrassements sont en grande partie achevés; les ouvrages d'art sont très-avancés, et l'édification des gares a lieu en ce moment. Elles doivent être établies à Champvans, Valay et Montagney, et tout porte à croire que cette section sera exploitée d'ici à un an.

Quant à la partie du tracé qui, à partir de la gare de Valay ou de celle de Montagney, doit se diriger sur Besançon par Marnay, elle est toujours l'objet d'études pour déterminer le point de bifurcation qui a été entièrement réservé. Il m'est donc encore impossible cette fois de vous faire connaître la direction définitive de la ligne.

Délibération du Conseil Général de Haute-Saône 1865



Gare de Champvans les Gray



1866 OUVERTURE A L EXPLOITATION

Les cinq lignes ferrées en exploitation dans le département continuent à assurer d'une manière régulière la circulation des voyageurs et le transport des marchandises.

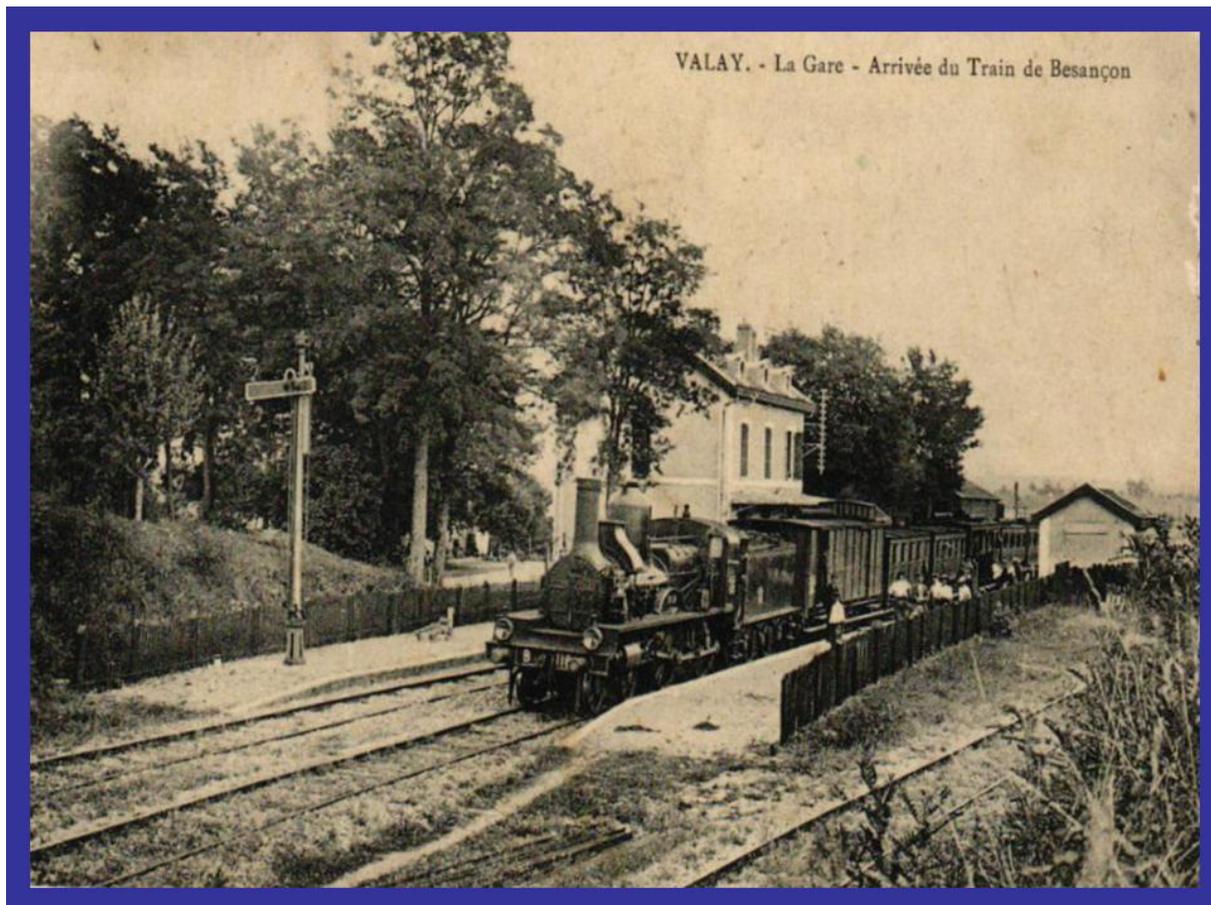
Diverses améliorations ont été introduites en ce qui concerne les disques, sonneries, grues de chargement, clôtures et passages à niveau.

Les produits relatifs aux expéditions des stations du réseau de l'Est se sont élevés en 1865 au chiffre de 7,441,416 fr. 12 c. dont les éléments détaillés sont contenus dans l'annexe n° 7 que vous trouverez à la suite de mon rapport.

La section de Gray à Ougney vient d'être livrée à l'exploitation.

La Compagnie n'a pas encore présenté de projet pour le prolongement sur Besançon à partir de Valay ou de Montagney.

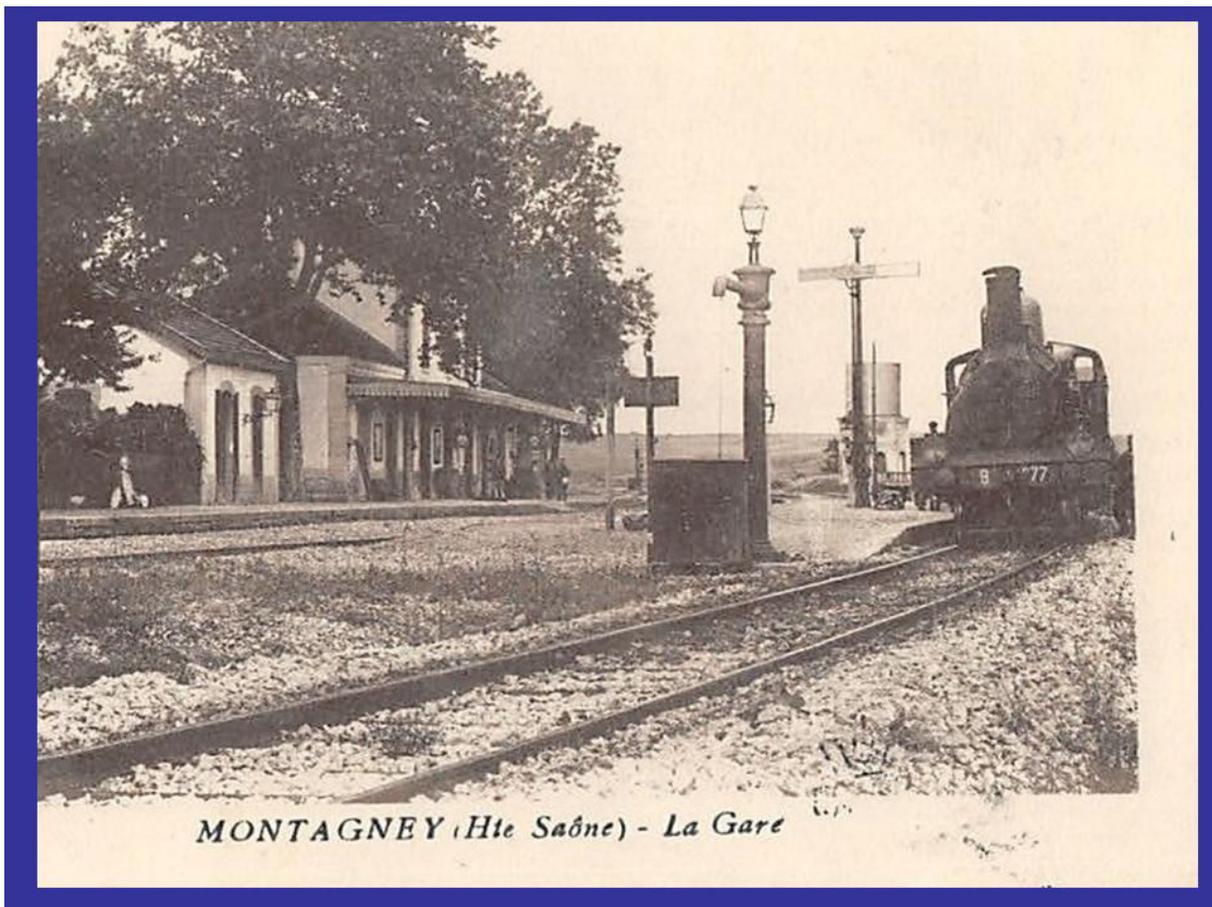
Le tracé de la ligne de Vesoul à Besançon a été approuvé par décision du 23 septembre 1865. C'est celui proposé par la Compagnie et adopté par le Conseil général.



1866-1870 EXPLOITATION

Chemin de fer de Gray à Ougney. — La section de Gray à Ougney est livrée à l'exploitation depuis l'année dernière; mais il en résulte peu d'avantages pour la circulation. Les voyageurs de Gray à Besançon préfèrent passer par l'ancienne direction, par Auxonne.

La ligne de Gray à Besançon avec embranchement sur Ougney se compose de deux sections, dont la première, comprise entre Gray et Ougney, est en exploitation depuis la fin de 1866. Relativement à la seconde, la Compagnie n'a pas encore présenté son projet définitif, qui paraît toutefois très-avancé. D'après les ordres du Gouvernement, deux directions ont dû être examinées, l'une partant de Valay, l'autre de Montagney. Dans les deux hypothèses, la ligne passera à proximité de Marnay et viendra se souder près de Miserey à la ligne de Vesoul à Besançon.



MONTAGNEY (Hte Saône) - La Gare

La gare de Montagney



OUGNEY (Jura) La Gare

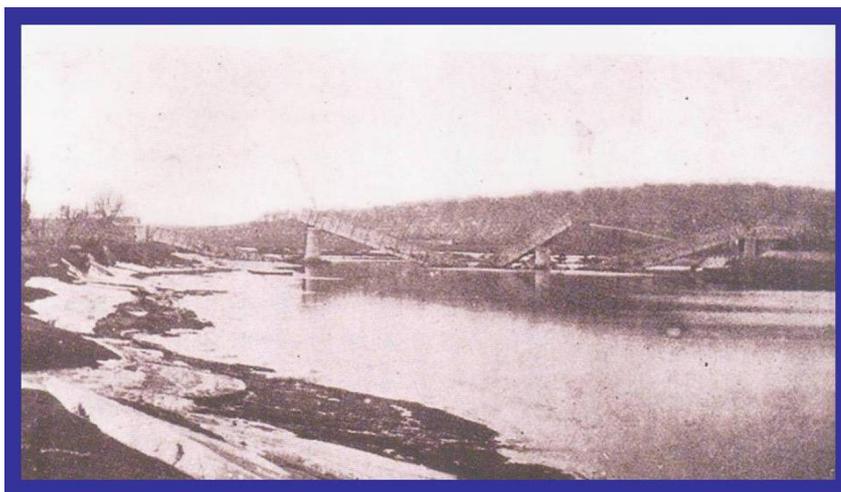
La gare d'Ougney

1870-1872 CIRCULATION INTERROMPUE

L'exploitation de la ligne allait connaître une première interruption avec la guerre contre la Prusse. Le 21 Octobre 1870 L'avant-garde des troupes du général De Werder se chargeait de faire sauter le pont. IL faudra attendre le printemps 1873 pour que la ligne, voyageurs et marchandises soit rétablie.

Le vendredi 21, à huit heures du soir, malgré le temps pluvieux, une avant garde de l'armée allemande vient camper aux perrières, dans la prairie des grandes Vaites. Quelques uns d'entre eux arrivent par la rue du magasin à fourrages, traversent les promenades et s'engagent sur le chemin qui conduit à Gray-la-Ville. Ils rencontrèrent un homme auquel ils demandèrent s'il connaissait le chemin des Picons. Soit qu'il ne le connût réellement, soit qu'il ne voulut pas le leur indiquer, cet homme répondit qu'il ne savait pas ou il se trouvait. Les premiers soldats poursuivirent leur route et sans s'être trompés, ils parvinrent à l'endroit de la voie ferrée, ligne de Besançon, ou ils avaient mission de la couper. Dès le samedi matin du 22, les patrouilles de cavalerie allemande circulent autour de la ville ; à dix heures, un régiment de hussards y entre, le colonel fait opérer des réquisitions.

Arrivée des prussiens (bulletin de la société grayloise d'émulation)



Le pont en 1870 après l'explosion provoquée par les prussiens.

Chemins de fer de Gray à La Barre et de Vesoul à Besançon. — A sa séance du 28 octobre dernier, le Conseil général a exprimé le vœu que des instances fussent faites par l'Administration à l'effet d'obtenir des Compagnies concessionnaires :

1^o La prompte reconstruction des ouvrages détruits pendant la guerre sur le chemin de fer de Gray à La Barre;

2^o L'achèvement, aussi rapide que possible, du chemin de fer de Vesoul à Besançon.

Le 24 novembre suivant, j'ai transmis la délibération du Conseil à M. le Ministre des travaux publics, en le priant d'intervenir auprès des Compagnies aux fins ci-dessus indiquées; et, le 11 mars dernier, j'ai également envoyé à Son Excellence une délibération, dans le même sens, de la Commission départementale de permanence.

Des deux réponses du ministère, en date des 15 et 21 mars, que je vous communiquerai, il résulte :

1^o Que la Compagnie a eu à surmonter dans l'exécution des travaux de déblaiement du lit des rivières traversées par le chemin de fer de Gray à La Barre, des difficultés qui n'entraient pas dans ses prévisions; que, d'autre part, la reconstruction du tablier métallique du pont d'Essertey, sur

la Saône, exigera un soin tout particulier; que le lancement du tablier ne sera effectué que vers le 31 mai prochain, et que le rétablissement de la circulation ne pourra avoir lieu avant le commencement de juillet;

2^o Que la Compagnie annonce l'ouverture de la ligne de Vesoul à Besançon pour le mois de mai prochain.

Délibération du Conseil Général de Haute-Saône Avril 1872

Chemins de fer généraux en exploitation. —

Les rapports de MM. les inspecteurs généraux et ingénieurs en chef chargés du contrôle administratif constatent la situation des chemins de fer en exploitation dans le département pendant l'année 1871.

Les ouvrages d'art détruits ou endommagés du fait des événements de la guerre, n'ont pu encore être complètement reconstruits. Mais des travaux provisoires destinés à assurer la sécurité de la circulation ont été exécutés et consolidés, en attendant que les Compagnies soient définitivement en mesure d'appliquer des projets régulièrement dressés et approuvés.

La seule ligne qui reste actuellement interrompue est celle de Gray à Ongney. Toutefois la réfection des ouvrages importants situés sur son parcours se poursuit avec activité

et touche à sa fin. On espère que la reprise des communications aura lieu pour le service d'hiver de l'année courante.

Les lignes ou tronçons de lignes appartenant à la Compagnie de l'Est ont donné un produit total de 7,743,458 fr. 77 c., dont le détail est indiqué par chaque gare ou station dans le relevé qui fait partie du dossier. Le même document ne m'étant pas encore parvenu en ce qui concerne la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, au moment de livrer mon rapport à l'impression, je me réserve de vous communiquer le tableau en séance, si je puis l'obtenir à date utile. La mise en circulation de la ligne de Vesoul à Besançon a été retardée par les pluies excessives de mai et de juin derniers, qui ont occasionné des accidents de terrain. Mais l'exploitation a eu lieu effectivement à partir du 22 juillet. M. l'ingénieur en chef, en résidence à Dijon, vous propose d'appuyer un vœu émis par le Conseil général du Doubs, et une pétition adressée au ministère par les populations intéressées des deux départements, à l'effet d'obtenir l'établissement d'une halte de voyageurs à Auxon-Dessus. Vous examinerez si vous devez intervenir dans la question.

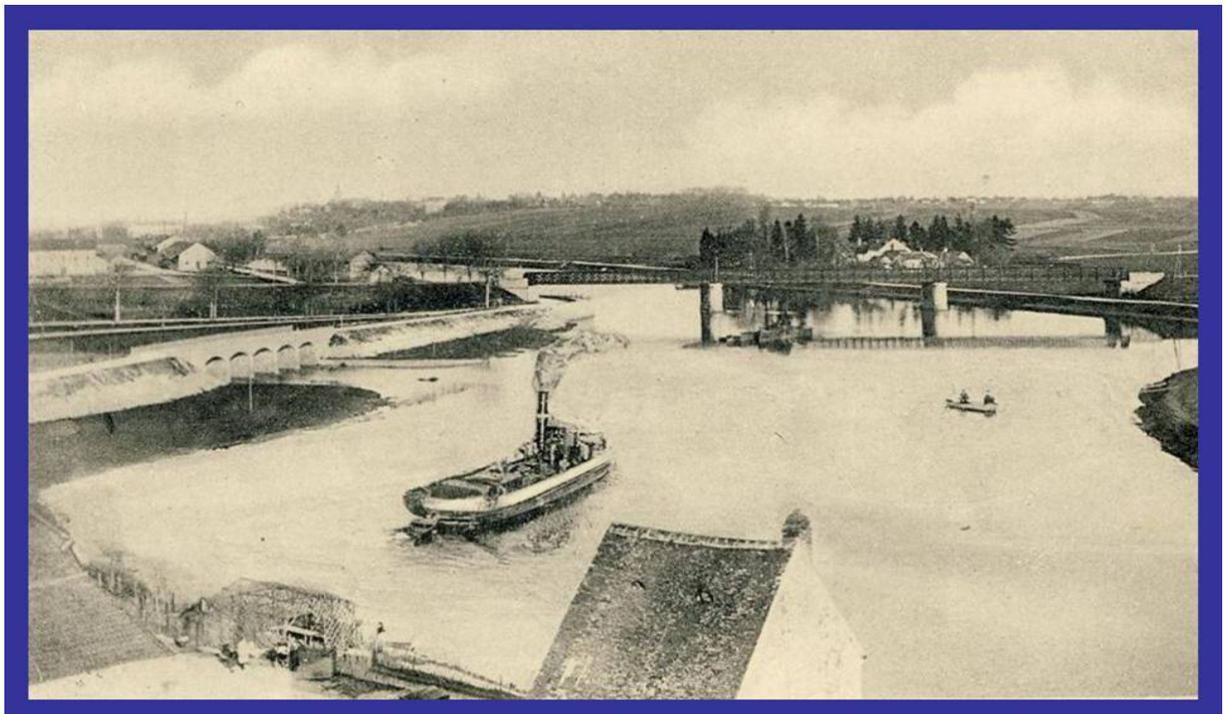
Délibération du Conseil Général de Haute-Saône Aout 1872

1873 REPRISE DE L EXPLOITATION

La circulation reprend en mars 1873

La circulation a été reprise sur la ligne de Gray à Ougney le 1^{er} mars 1873, c'est-à-dire après l'achèvement de la reconstruction des grands ponts d'Essertey et de l'abbaye d'Accey. Les travaux de détail de cette ligne, tels que réparations aux gares, maisons de garde, barrières, appareils et accessoires télégraphiques, ont aussi été exécutés.

Délibération du Conseil Général de Haute-Saône Aout 1873



Vue sur la plage d'Arc et le pont d'Ougney.

1875-1940 TRAFIC VOYAGEUR EN BAISSSE

La ligne Gray-Ougney pour se rendre de Langres à Besançon ne trouva jamais l'adhésion des voyageurs qui de tous temps préférèrent emprunter la ligne Dijon-Besançon via le tronçon Gray- Villers les pots (Auxonne) ouverte il est vrai dix ans plus tôt en 1856.



Après la création de la SNCF en 1938, la décision d'interrompre le trafic voyageur sur cette ligne fût prise rapidement, malgré la désapprobation du conseil général départemental.

Le Conseil Général,

Considérant qu'un pays ne vit que par un effort continu qui doit être soutenu par toutes les branches du Commerce, de l'Agriculture et de l'Industrie;

Considérant que cet effort doit être facilité par les entreprises de transports commerciaux et de voyageurs.

Considérant que la S. N. C. F. qui devrait multiplier ses moyens de locomotion, les réduit et fait une compression qui paralyse complètement les transports voyageurs — notamment sur la ligne de Gray-Besançon où il n'existait plus qu'un train, aller et retour, par jour;

Considérant que si la S. N. C. F. ne voulait pas maintenir les trains-vapeur, elle pourrait tout au moins faire circuler sur cette ligne des autorails à des heures déterminées comme il existe pour les deux trains qui circulent actuellement le matin et le soir et qui répondraient aux besoins du pays et permettraient aux ouvriers, employés et usagers de la Vallée de l'Ognon de se rendre dans l'une ou l'autre des villes de Besançon et Gray;

Emet le vœu :

« Que le seul train faisant aller et retour sur la ligne de Besançon à Gray, chaque jour, et qui va être supprimé d'ici quelques jours, soit réservé aux populations des bords de l'Ognon, et au besoin soit remplacé par un simple autorail — d'autant plus que la ligne va rester en exploitation pour le service des transports marchandises. »

(Adopté.)

15 JUIN 1940 LE COUP FATAL

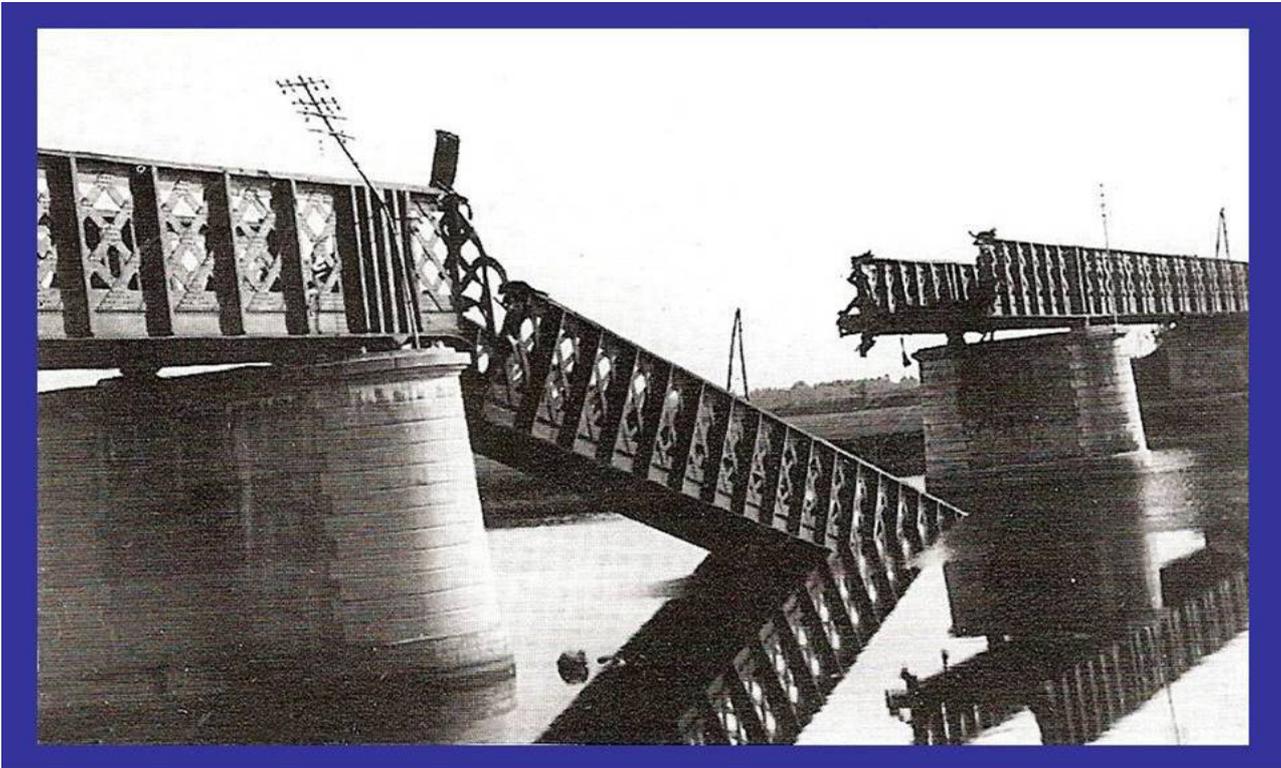
Le 15 juin 1940 moins d'un mois après la décision de stopper le trafic voyageur entre Gray et Montagney, le pont d'Ougney subissait une dernière mutilation : Le génie Français dynamitait les trois ponts de Gray, afin de retarder l'avance des troupes Allemandes.

Le 15 juin 1940 peu après 13 h 30, trois violentes détonations secouent la ville. Les 3 ponts minés sautent, arrêtant la circulation et coupant les conduites d'eau, d'électricité et de gaz : « Le pont de pierre » utilisé par la route RN 67, « le pont suspendu », dit pont de la gare, et le pont de la voie ferrée Gray-Besançon, dit « pont d'Ougney ». La passerelle à voie unique de Rigny n'a pas été détruite, « par manque d'explosifs » dira-t-on plus tard (?).

M. Goudet, un cheminot habitant Velet, est tué sur le pont d'Ougney ; il est surpris par l'explosion à l'instant où il roulait à vélo sur la bande centrale du pont.

Arrêtée dans son élan par ces coupures, l'armée allemande réagit violemment avec le puissant arsenal de guerre dont elle dispose.

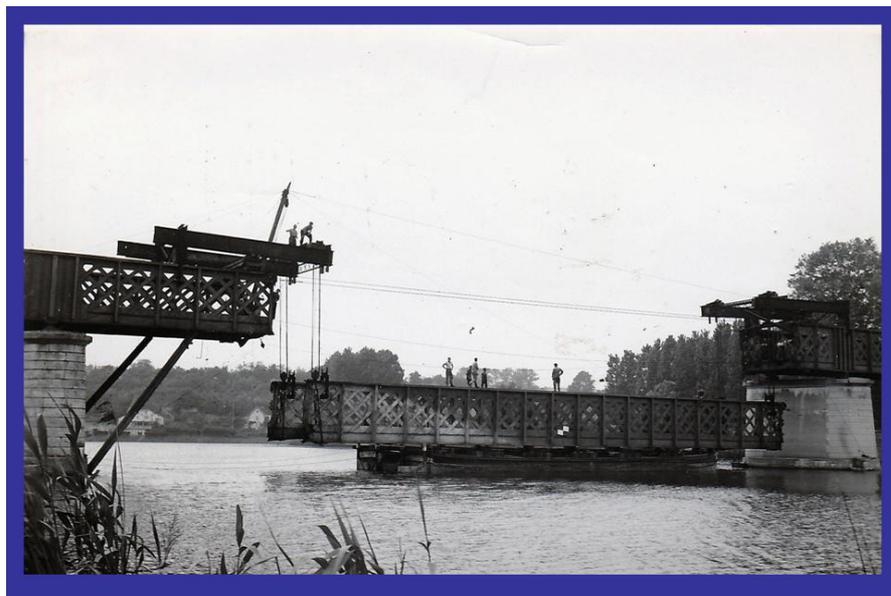
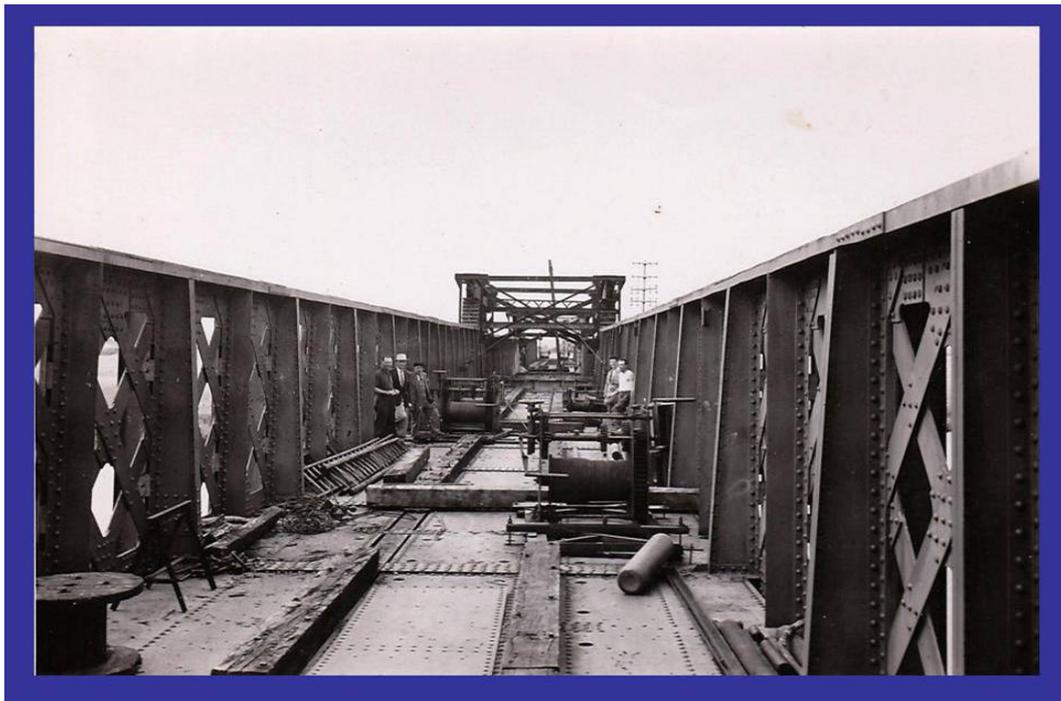
Et c'est le début de la bataille de Gray.





DECLASSEMENT DE LA LIGNE

Après la seconde guerre, le pont ne fut jamais reconstruit. Le transport de marchandises se poursuivra au départ de Champvans-les-Gray en direction de Montagney jusqu'au premier avril 1957. La ligne étant déclassée, le démontage des restes du pont pouvait débuter.





L'équipe de démontage des restes du pont.

De nos jours près de quatre vingt ans après le passage du dernier train sur le pont, il nous reste comme témoignage du passé ferroviaire local : Les deux piles situées de chaque côté de la Saône.



Les restes de la Pile du pont d'Ougney donnant sur la route de Dijon

Dossier réalisé en mars 2019 par Claude Janniot.

SOURCES : Archives numérisées du département 70, de la Bibliothèque nationale, bulletin de la société Grayloise d'émulation.

CREDIT PHOTOS : Collection de cartes postales privée, images parues dans le groupe facebook Gray Arc Hier aujourd'hui. Photos personnelles.

